

ŠANCE PRO BRNO

ÚVAHY ZKUŠENÉHO URBANISTY*

Silvestr Vágner

Problematika rozvoje města Brna formou přestavby i výstavby na nových plochách se v devatenáctém století řešila zastavovacími plány, které ve století dvacátém nahradily územní plány. Zastavovací plány měly určitou výhodu v tom, že řešily uliční síť města a blokovou zástavbu. Územní plány poplatné urbanistickému funkcionalismu dodnes řeší v podstatě funkční členění území na plochy dopravní, obytné, výrobní, plochy občanské vybavenosti, zeleně apod., aniž by se staraly o to, jak budou tyto plochy stavebně využívány. Když se pak stavební využití jednotlivých funkčních ploch řeší v navazujících zastavovacích plánech zón, ztrácí se často přehled o vzájemné vazbě těchto funkčních ploch, nehledě k tomu, že možnost organizování funkčně integrovaných souborů (zón) očividně uniká. Článek se zabývá zejména v současné době velmi diskutovanou problematikou přesunu brněnského hlavního nádraží a s ním souvisejícími urbanistickými problémy.

V současných městech v zahraničí najdeme např. autobusové nádraží pod budovou městské správy (Santa Anna, Los Angeles), tramvajovou vozovnu uprostřed obytného vnitrobloku a nad ní městský park s dětskými hřišti (Viedeň), obytný komplex nad dálnicí procházející městem (západní část Berlína), podzemní parkoviště automobilů včetně přidružených supermarketů pod městskými parky se vzrostlou zelení (Paříž – Étoile). V Paříži také bylo na přelomu 19. a 20. století postaveno první patrové parkoviště pro kočáry fiakristů s přidruženými stájkami pro koně. Ve všech uvedených případech funkční integrace vznikala vlastně situováním jednotlivých funkcí nad sebou do vícepodlažních objektů, pokud možno s bezkolizními přístupy pro jednotlivé funkce. Důvodem pro realizaci takových řešení byla na jedné straně cena pozemků a na straně druhé lokalizace funkcí do jednoho společného místa s cílem minimalizovat jejich vzájemnou dostupnost.

Zamyslíme-li se nad problematikou odsunutého železničního osobního nádraží v Brně, zjistíme, že je dnes komplikovanější o potřebu vzniku autobusového nádraží pro dálkové meziměstské spoje a rekreační turistickou dopravu na kontinentální úrovni, o potřebu kapacitního parkoviště osobních automobilů v blízkosti těchto nádraží, a o nutnost spojení těchto nádraží bezkolizní městskou hromadnou dopravou s osobním letištěm Brno–Tu-

řany, eventuálně (výhledově) s novým nádražím pro vysokorychlostní osob-

ní vlaky typu TGV nebo MAGLEV. Takové nádraží bude patrně nutné si-



Studie hromadné a individuální dopravy v centru města při dosavadní poloze brněnského nádraží - podle návrhu Státního projektového ústavu pro výstavbu měst a vesnic v Brně, 1957

* Poznámka redakce.

tuovat do dnešního zájmového území města. Samostatným problémem je obchodní vybavenost stánkového typu, dnes chaoticky situovaná do pěšího podchodu pod nádražím, do prostoru za nádražím podél obchodního domu TESCO a do prostoru Nových Sadů.

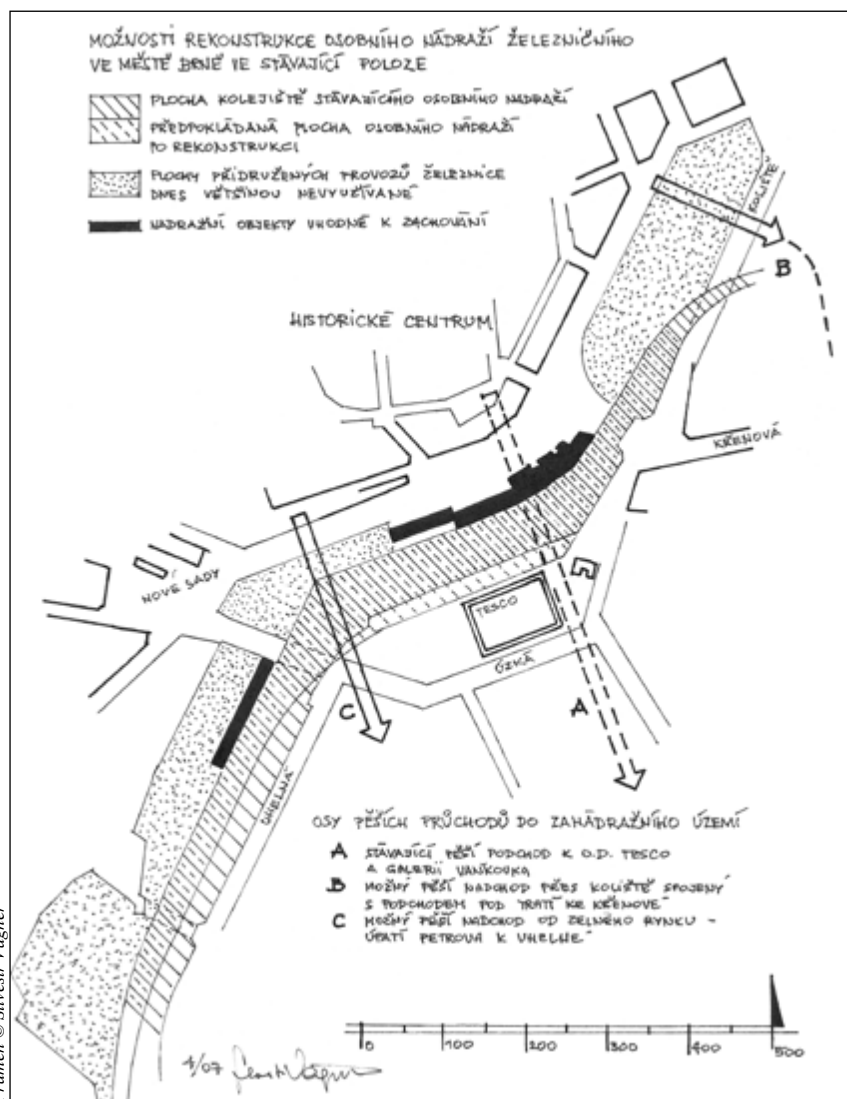
Na přelomu 19. a 20. století, kdy bylo postaveno současné brněnské hlavní nádraží, se automobilová doprava začínala teprve rozvíjet, letecká doprava neexistovala, a to, že by železnice mohla překročit rychlost 100 km/h, bylo příliš fantastickou představou. Dnes má Brno dálniční spojení s Prahou a Bratislavou, přičemž ve výstavbě či plánech jsou další dálnice či rychlostní komunikace. Dosud není rozhodnuto o trase silnice R43 v blízkosti města Brna. Tento dopravní spoj jako součást budoucí TEM (transev-

ropské magistraly) je pro město významný jako budoucí spojnice transkontinentální (Hammerfest – Kapské město). Při jeho řešení by se mělo zvážit, zda tak významná trasa nemůže být ve výhledu doplněna o super rychlou železnici pro rychlosti vlaků nad 500 km/h. Brno by se tak stalo dopravním centrem celoevropského významu. I když se zatím zdají takové úvahy předčasné, mělo by se v územním plánu počítat s potřebným koridorem, jeho vedením v zájmovém území města, stejně jako se situováním osobního nádraží. Evropská unie by patrně takovou iniciativu města Brna podpořila a na její řešení poskytla grant.

Potřeba situování ústředního autobusového nádraží (ÚAN) byla poprvé zvažována v roce 1942 v práci Městského regulačního oddělení. To tehdy navrhovalo v souvislosti s rozšířením

současného hlavního osobního nádraží (ze čtyř nástupišť o šesti kolejích na sedm nástupišť o dvanácti kolejích) podél jeho jižní strany (v ístech, kde dnes stojí obchodní dům TESCO) umístit ústřední autobusové nádraží. Autobusové nádraží bylo v letech 1946–47 postaveno podle projektu Bohuslava Fuchse v prostoru před hotelem Grand a slouží dodnes ve své funkci pro dálkové meziměstské linky. Brzy po jeho realizaci se ukázalo, že kapacita nebyla plánována v souladu s výhledovými potřebami, a tak již v r. 1956 v prvním zpracovaném směrném územním plánu (SÚP) města Brna se počítalo jak s možností rekonstrukce hlavního osobního nádraží v současné poloze, tak s možností jeho výstavby v poloze odsunutě; a dále také s výstavbou nového kapacitního ÚAN v prostoru Nových Sadů. V letech 1961–65 byl zpracován druhý SÚP města Brna. Ten již počítal pouze s realizací hlavního osobního nádraží v odsunuté poloze (na tzv. železničním průtahu), přičemž ÚAN umístil k jeho severnímu zhlaví. Závazné usnesení vlády ČSSR k tomuto SÚP z r. 1970 tehdy stanovilo takové umístění v rámci železniční sítě za zásadní, což znamenalo, že mu má být výhledově přizpůsobeno také uspořádání ostatních zařízení města. Přitom se současně ukládalo řešit definitivní vybudování ÚAN v jižním prostoru rozšířeného centra města, tedy i s možností vybudovat jej v prostoru dnešního obchodního domu TESCO. Skutečnost, že bylo nakonec nové ÚAN vybudováno v poloze podle výkresové části SÚP, tehdejší dopravní odborníci zdůvodňovali argumentem, že i nové vlakové nádraží bude v poloze odsunutě, což zároveň podpoří požadavek na vybudování severojižního diametru podpovrchové MHD jako jediného možného spojení obou nádraží s centrem města.

Řešení SÚP z let 1961–65 vůbec výhledově nepředpokládalo, že železnice převezme funkci regionální osobní dopravy, i když tak již tehdy v mnoha evropských městech (Paříž, Brusel, německá města) fungovala. Tato skutečnost mimo jiné podtrhuje nutnost ponechání vlakového nádraží v úzkém pěším kontaktu s centrem města, tedy bez nutnosti používání MHD pro spojení centra města s oběma nádražími.



Možnosti rekonstrukce hlavního osobního nádraží ve městě Brně ve stávající poloze

Všechny SÚP zpracované po roce 1970 respektovaly závaznost usnesení vlády ČSSR z tohoto roku, aniž by se kdo snažil přehodnotit je z hlediska reálných potřeb občanů ve městě Brně. Pokud toto usnesení nadále platí, je nejvyšší čas požádat vládu současnou, aby jej urychleně zrušila.

Většina světových měst dnes zápasí s problémem, jak omezit osobní automobilovou dopravu a zároveň podpořit pěší pohyb obyvatel ve městě. Proszované umístění nádraží v odsunutě poloze jde proti této logice – neúměrně zvyšuje automobilový provoz a požadavky na parkovací plochy v jižním prostoru rozšířeného centra města.

Zamyslíme-li se nad stávajícími plošnými rezervami existujícími v blízkosti současného vlakového nádraží, zjistíme, že při jejich vícepodlažním funkčním využití je v prostoru někdejšího hradebního okruhu mezi Domem umění a Novými Sady dostatek ploch, jejichž integrované využití umožňuje umístit sem další funkce. Jde především o celý suterén pod dnes již prakticky nevyužívaným kolejištěm na severním i jižním zhlaví nádraží. O možnostech jeho využití při přestavbě svědčí prostor pěšího podchodu pod nádražím vybudovaného v 80. letech minulého století, kde je dnes značně chaoticky rozmístěna obchodní vybavenost i některé služby. Ty jsou orientovány na občany užívající podchodu především jako pěšího spojení obchodního domu TESCO a galerie Vaňkovka s centrem města, ale také jako přístupu k autobusovému nádraží v odsunutě poloze, protože efektivní spojení s centrem města dosud vyřešeno nebylo.

Při realizaci rekonstrukce nádraží ve stávající poloze lze řešit vícepodlažní využití existujících plošných rezerv v jeho blízkosti například následujícím způsobem:

- Pod celým rekonstruovaným nádražím je možné vybudovat spodní podlaží na úrovni Křenové ulice pro umístění obchodního i společenského vybavení s možností situovat zde také přidružené provozy železniční (úschovny zavazadel, pokladny atp.)
- V prostoru Nových Sadů a stávajícího starého autobusového nádraží (proti hotelu Grand) na úrovni -6 m pod kolejištěm dnešní železnice je možné vybudovat dostatečný počet stání pro příjezdy a odjezdy autobusových linek a pěší přístupy k nim řešit od centra mimoúrovňově. Nad tímto podpovrchovým autobusovým nádražím je pak možné umístit parkové plochy zeleně a vhodně je doplnit výškovými objekty pro různé doplňkové funkce centra města a řešit odtud pěší přechody přes vnitřní městský okruh a tak otevřít plochy jihovýchodně položené pro efektivní přestavbu.
- V patře nad kolejištěm rekonstruovaného vlakového nádraží lze počítat s perspektivní zastávkou visuté linky MHD, která spojí celý dopravní uzel s letištěm Tuřany a výhledovou stanicí superrychlé železnice v zájmovém území města. Je sem také možné situovat vícepodlažní parkoviště osobních automobilů, které by sloužilo pro potřebu obsluhy železničního i autobusového nádraží a současně zvětšilo plochy pro parkování

osobních automobilů v bezprostřední blízkosti centra města.

- Provoz stávajícího ÚAN v odsunutě poloze by pak bylo možno podstatně omezit, na jeho střeše vybudovat klidovou odpočinkovou zezeň (konstrukce unese padesáticentimetrovou vrstvu zeminy), část dnešních nástupišť pro autobusy na úrovni terénu ponechat jako pohotovostní rezervu a část využít pro vícepodlažní parkoviště osobních automobilů s možností na straně západní a východní postavit výškové hotelové domy nebo administrativní budovy. Bylo by například vhodné sem situovat budovu střeoevropské provozní správy transkontinentálních spojů.

Uvedený námět řešení problematiky hlavního osobního nádraží ve stávající poloze musí být nejprve prověřen na úrovni zastavovacího plánu ploch jihovýchodní části vnitřního městského okruhu. Po ověření schůdnosti takového řešení je možné jej začlenit do celoměstského územního plánu. Opačný postup není podle mého názoru dost dobře možný, i když to není zcela v souladu se současně platnou legislativou.

Použité zdroje:

Budujeme Brno, město mezinárodních veletrhů. Uspořádal František Kalivoda. Vydal Svaz architektů Československé republiky v Praze a Městský národní výbor v Brně. Brno, 1958.

prof. Ing. arch. Silvestr Vágner, CSc.

ENGLISH ABSTRACT

A Chance for Brno: Contemplations of an Experienced Urban Planner, by Silvestr Vágner

In the 19th century, reconstructions and the development of new zones of the city of Brno were regulated through building plans, while in the 20th, by master plans. A certain advantage of the building plan was its attention to the street network and block house-building. Master plans, conformable to the functionalism in urban planning, have always controlled the functional division of space only, delimiting the areas of transportation, housing, services, greenery and so on, but disregarding the building usage of such areas. If the building usage of specific areas is regulated by a variety of consecutive building plans, the overview of the links among these functional areas gets largely lost and, obviously, the opportunity to organize the functionally integrated zones is evidently disappearing. The article comments especially on the current debate about the displacement of Brno's main railway station and the related problems of urban planning.